

(19)



Europäisches Patentamt

European Patent Office

Office européen des brevets



(11)

EP 1 683 706 A2

(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(43) Veröffentlichungstag:

26.07.2006 Patentblatt 2006/30

(51) Int Cl.:

B62D 6/00 (2006.01)

B62D 6/04 (2006.01)

B62D 5/04 (2006.01)

(21) Anmeldenummer: 05112928.6

(22) Anmeldetag: 23.12.2005

(84) Benannte Vertragsstaaten:

AT BE BG CH CY CZ DE DK EE ES FI FR GB GR
HU IE IS IT LI LT LU LV MC NL PL PT RO SE SI
SK TR

Benannte Erstreckungsstaaten:

AL BA HR MK YU

(30) Priorität: 20.01.2005 DE 102005002614

(71) Anmelder: Bayerische Motoren Werke
Aktiengesellschaft
80809 München (DE)

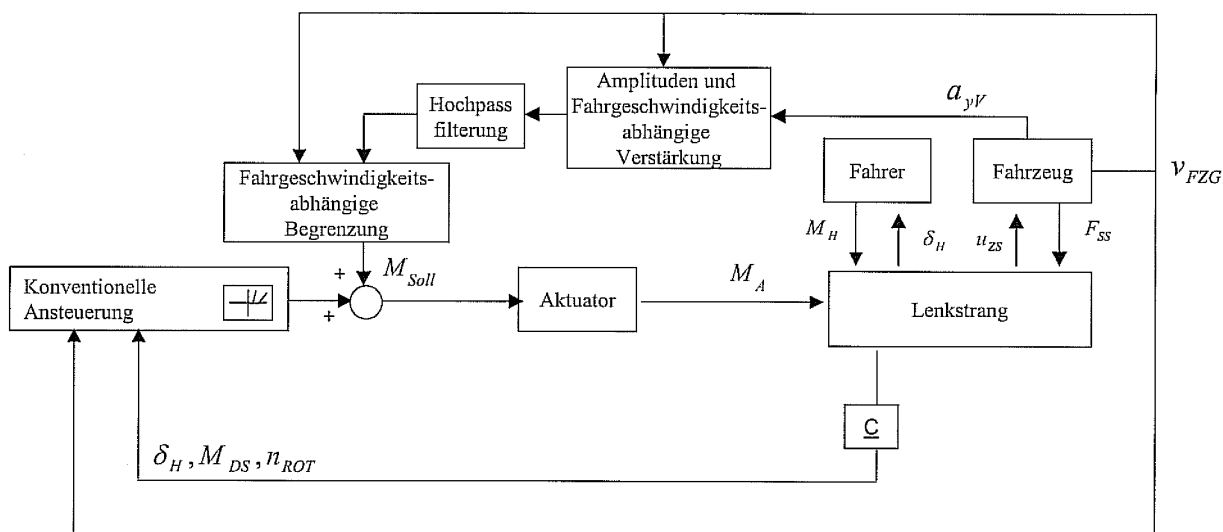
(72) Erfinder:

- von Groll, Max
80797, München (DE)
- Wimberger, Josef
80992, München (DE)
- Meister, Tilo
80937, München (DE)

(54) Lenksystem für ein Kraftfahrzeug

(57) Die Erfindung betrifft ein Lenksystem für ein Kraftfahrzeug mit einem elektronisch ansteuerbaren Stellglied zur Beeinflussung des für den Fahrer an seiner Lenkhandhabe spürbaren Lenkmoments, insbesondere ein Servolenksystem mit einem Elektromotor, der ein den Fahrer beim Aufbringen der Lenkkräfte unterstützendes Servomoment direkt einleitet, wobei das Stellglied (der Elektromotor) unter Berücksichtigung des vom Fahrer aufgetragenen Lenkmoments (M_H) und des hieraus resul-

tierenden Lenkwinkels (δ_H) sowie zumindest einer vom Fahrverhalten des Fahrzeugs abgeleiteten Korrekturgröße (a_{yV}) geeignet angesteuert wird. Dabei wird die Korrekturgröße über ein Hochpassfilter oder ein Differenzierglied geleitet berücksichtigt, wodurch sich eine verbesserte Fahrbahnrückmeldung an den Fahrer ergibt. Bevorzugt wird die Korrekturgröße aus der Querbeseleunigung des Fahrzeugs abgeleitet und der konventionellen Ansteuerung des Stellglieds, insbesondere Elektromotors, aufgeschaltet.



EP 1 683 706 A2

Beschreibung

[0001] Die Erfindung betrifft ein Lenksystem für ein Kraftfahrzeug mit einem elektronisch ansteuerbaren Stellglied zur Beeinflussung des für den Fahrer an seiner Lenkhandhabe spürbaren Lenkmoments, insbesondere ein Servolenksystem mit einem Elektromotor, der ein den Fahrer beim Aufbringen der Lenkkräfte unterstützendes Servomoment direkt einleitet, wobei das Stellglied und insbesondere der Elektromotor unter Berücksichtigung des vom Fahrer aufgetragenen Lenkmoments und des hieraus resultierenden Lenkwinkels sowie zumindest einer vom Fahrverhalten des Fahrzeugs abgeleiteten Korrekturgröße geeignet angesteuert wird. Zum bekannten Stand der Technik wird beispielshalber auf die DE 38 22 171 C2 verwiesen.

[0002] Es sind verschiedenartige Servolenksysteme für (zweispurige) Kraftfahrzeuge bekannt. Besonders bewährt haben sich hydraulische Servolenksysteme, die sich vorteilhaft durch eine hervorragende Fahrbahn-Rückmeldung an den Fahrer auszeichnen. Es ist nämlich angestrebt, dass der Fahrer an seinem Lenkrad (bzw. allgemein an seiner Lenkhandhabe) die Reaktion des Fahrzeugs spürt, d.h. dass in gewisser Weise die an den lenkbaren Rädern angreifenden Kräfte geeignet am Lenkrad spürbar sind, um dem Fahrer hierdurch ein Gefühl für das Fahrverhalten des Fahrzeugs zu vermitteln.

[0003] Eine bestmögliche Rückmeldung erhält der Fahrer selbstverständlich mit einem rein mechanischen Lenksystem, das keine Unterstützungskraft bereitstellt bzw. einleitet. Wegen mangelndem Komfort finden solche einfachen Lenksysteme heute keine Akzeptanz mehr. Hydraulische Servolenksysteme, bei denen die Unterstützungskraft über einen hydraulisch betriebenen Lenkzylinder in das ansonsten rein mechanische Lenksystem (bspw. eine übliche Zahnstangen-Lenkung) eingeleitet werden, bieten eine zufrieden stellende Rückmeldung, jedenfalls dann, wenn es sich um solche mit sog. offener Mitte handelt. Letztere haben jedoch einen ungünstigen Wirkungsgrad, d.h. in mit Verbrennungsmotoren angetriebenen Kraftfahrzeugen bei direktem Antrieb der Lenk-Hydraulikpumpe durch den Verbrennungsmotor ist das Lenksystem für einen nicht zu vernachlässigenden Anteil des Kraftstoffverbrauchs verantwortlich.

[0004] Hinsichtlich des Energieverbrauchs günstiger sind elektromotorisch betriebene Servo-Lenksysteme, und zwar insbesondere solche, bei denen der Elektromotor ein den Fahrer beim Aufbringen der Lenkkräfte unterstützendes Servomoment direkt in das Lenksystem einleitet, d.h. dass der Elektromotor bspw. die Zahnstange des Lenkgetriebes über ein direktes mechanisches Getriebe direkt antreibt. (Von dieser direkten Einleitung der Unterstützungskraft durch den Elektromotor sind bspw. elektrohydraulische Servo-Lenksysteme zu unterscheiden, bei denen ein Elektromotor eine Pumpe zur Förderung des Hydraulikmediums einer hydraulischen Servolenkung antreibt). Viele der bislang auf dem Markt befindlichen elektromotorisch betriebenen Servo-Lenksysteme mit direkter Krafteinleitung durch den Elektromotor können jedoch hinsichtlich des Kriteriums der Fahrbahn-Rückmeldung nicht das hohe Niveau hydraulischer Servo-Lenksysteme erreichen. Ursächlich hierfür könnten das relativ hohe Trägheitsmoment dieser Elektromotoren sowie die mechanischen Reibungsverluste im Lenksystem sein.

[0005] Eine Abhilfemaßnahme für diese geschilderte Problematik aufzuzeigen, ist Aufgabe der vorliegenden Erfindung, d.h. gesucht ist eine einfache Maßnahme, mit Hilfe derer ein übliches elektromotorisches Servolenksystem, bei dem der direkt eine Unterstützungskraft einleitende Elektromotor in konventioneller Weise angesteuert wird und insbesondere abhängig vom vom Fahrer vorgegebenen Lenkmoment, vom jeweiligen Lenkwinkel sowie ggf. von der Fahrgeschwindigkeit des Fahrzeugs ein entsprechendes Unterstützungsmoment bereit stellt, so angesteuert werden kann, dass die Fahrbahn-Rückmeldung des Systems verbessert wird.

[0006] Da der Wunsch nach einer guten Fahrbahnrückmeldung aber auch bei anderen Fahrzeug-Lenksystemen besteht, so bspw. bei sog. steer-by-wire-Systemen oder dgl., bei denen ein Elektromotor entsprechend angesteuert wird, um dem Fahrer des Fahrzeugs ein Lenkmoment spürbar zu machen, oder auch bei hydraulischen closed-center-Lenksystemen, bei denen bspw. Hydraulikventile als sog. Stellglieder entsprechend angesteuert werden, um ein geeignetes Servomoment zu erzeugen, soll auch hierfür eine einfache Maßnahme aufgezeigt werden, mit Hilfe derer allgemein ein elektronisch ansteuerbares Stellglied des Lenksystems zur Beeinflussung des für den Fahrer an seiner Lenkhandhabe spürbaren Lenkmoments so angesteuert werden kann, dass die Fahrbahn-Rückmeldung des Systems verbessert wird.

[0007] Die Lösung dieser Aufgabe(n) ist für ein Lenksystem nach dem Oberbegriff des Anspruchs 1, wonach bei der Ansteuerung des Stellglieds, insbesondere Elektromotors, zumindest noch eine vom Fahrverhalten des Fahrzeugs abgeleitete Korrekturgröße berücksichtigt wird, dadurch gekennzeichnet, dass die Korrekturgröße über ein Hochpassfilter oder ein Differenzierglied geleitet berücksichtigt wird. Vorzugsweise kann die Hochpassfilterung oberhalb einer Eckfrequenz in der Größenordnung von 0,5 Hertz bis 4 Hertz erfolgen und es kann diese derart bearbeitete Korrekturgröße dem üblich gebildeten Ansteuersignal für den Elektromotor bzw. allgemein für das Stellglied aufgeschaltet werden. Vorzugsweise ist die vom Fahrverhalten des Fahrzeugs abgeleitete Korrekturgröße die Querschleunigung des Fahrzeugs.

[0008] Aus der DE 38 22 171 C2 ist bereits ein Servolenksystem mit einem Elektromotor bekannt, bei dem die Querschleunigung, die auf das Fahrzeug einwirkt, erfasst wird und eine Korrektereinrichtung vorgesehen ist, die in Abhängigkeit von der Fahrgeschwindigkeit und von der festgestellten Querschleunigung ein Rückstellmoment ermittelt. Auch bei der vorliegenden Erfindung wird in einer bevorzugten Ausführungsform die Fahrzeug-Querschleunigung

nigung in Form eines Korrektursignals bei der Ansteuerung des Elektromotors der Servolenkung bzw. allgemein eines Stellglieds zur Beeinflussung des für den Fahrer an seiner Lenkhandhabe spürbaren Lenkmoments berücksichtigt, allerdings nicht zur Bestimmung eines Rückstell Drehmoments, sondern grundsätzlich, und zwar nicht direkt, sondern geeignet hochpassgefiltert oder zumindest differenziert, und zwar aufgrund folgender Überlegungen:

[0009] Grundsätzlich ist die Querschleunigung und insbesondere diejenige an der die lenkbaren Fahrzeug-Räder aufweisenden Vorderachse ein Maß für die vorliegenden, zwischen den Rädern und der Fahrbahn übertragenen Seitenkräfte. Diese Seitenkräfte beinhalten einen hohen informativen Anteil für den Fahrer, da sie sowohl Aufschluss über den aktuellen Reibwert zwischen Fahrbahn und Reifen geben, als auch über Unebenheiten der Fahrbahn. Wenn nun Änderungen in den Seitenkräften, die beispielsweise aus Reibwertsprüngen der Fahrbahn oder aus Fahrbahnunebenheiten resultieren können, dem Fahrer des Fahrzeugs verstärkt vermittelt werden, erhält dieser also eine verbesserte Fahrbahn-Rückmeldung. Dies soll jedoch im wesentlichen außerhalb der üblichen Ansteuerung des Elektromotors erfolgen, die üblicherweise im Frequenzbereich zwischen 0 Hertz und bis zu 3 Hertz liegt. Aus diesem Grunde wird vorgeschlagen, die entsprechende Korrekturgröße, bei der es sich lediglich vorzugsweise um die Fahrzeug-Querschleunigung bzw. um diejenige an den lenkbaren Rädern handeln kann, hochpassgefiltert bei der Ansteuerung des Elektromotors zu berücksichtigen. Diese Hochpass-Filterung kann dabei mit einer sog. Eckfrequenz von 0,5 Hertz erfolgen; eine im wesentlichen vollständige Trennung von der üblichen Ansteuerung des Servo-Elektromotors wird jedoch erzielt, wenn die Korrekturgröße über einer Eckfrequenz in der Größenordnung von 4 Hertz hochpassgefiltert berücksichtigt wird. Bei Verwendung eines anderen Stellglieds zur Beeinflussung des für den Fahrer an seiner Lenkhandhabe spürbaren Lenkmoments mögen jedoch durchaus andere Eckfrequenzen günstige Ergebnisse liefern. Schließlich kann anstelle einer Hochpassfilterung auch eine einfache Differentiation der Querschleunigung oder allgemein einer sog. Korrekturgröße für die Lösung der zugrunde liegenden Aufgabe ausreichend sein.

[0010] Besonders vorteilhaft, da einfach realisierbar, ist es dabei, wenn die entsprechend bearbeitete Korrekturgröße dem üblich gebildeten Ansteuersignal für den Elektromotor bzw. allgemein für das genannte, elektronisch ansteuerbare Stellglied einfach aufgeschaltet wird. Dies geht auch aus der beigefügten Figur hervor, in der ein Regelkreis zur erfindungsgemäßen Ansteuerung eines Elektromotors, der ein den Fahrer beim Aufbringen der Lenkkräfte unterstützendes Servomoment direkt in das Lenksystem einleitet, als ein bevorzugtes Ausführungsbeispiel eines Lenksystems gemäß vorliegender Erfindung dargestellt ist. Anstelle der Querschleunigung des Fahrzeugs wird dabei die Querschleunigung an der die lenkbaren Räder aufweisenden Vorderachse als Korrekturgröße der konventionellen Ansteuerung des Elektromotors aufgeschaltet. Auf die Ermittlung dieser Querschleunigung an der Vorderachse wird an späterer Stelle noch näher eingegangen.

[0011] Im figurlich dargestellten Regelkreis ist der Elektromotor des Servolenksystems als Aktuator bezeichnet, der ein Servomoment M_A abgibt. Dieses wirkt auf den Lenkstrang des Fahrzeugs ein. Zunächst jedoch wirkt auf den Lenkstrang des Fahrzeugs der Fahrer ein, und zwar indem er ein Lenkmoment M_H einleitet und als Reaktion hierauf einen Lenkwinkel δ_H an seinem Lenkrad erhält. Ausgehend vom Lenkstrang wirkt aufgrund einer Lenkvorgabe des Fahrers auf das Fahrzeug die Verschiebung U_{zs} der Spurstangen der lenkbaren Räder und als Reaktion hierauf eine Seitenkraft F_{ss} von den lenkbaren Rädern auf den Lenkstrang. Über einen Wandler C werden weitere Größen aus einer Betätigung des Lenkstrangs ermittelt, anhand derer über eine bisherige konventionelle Ansteuerung der Elektromotor als Aktuator im Hinblick auf die Abgabe eines Servomoments M_A geeignet angesteuert wird, und zwar neben dem Lenkwinkel δ_H und der Lenkwinkel-Änderungsgeschwindigkeit n_{ROT} ein sog. Drehstabmoment M_{DS} , das im wesentlichen dem vom Fahrer vorgegebenen Lenkmoment M_H entspricht. Eine weitere Größe, die bei der konventionellen Ansteuerung des Servomotors/Aktuators berücksichtigt wird, ist die Fahrgeschwindigkeit V_{FZG} des Fahrzeugs. Soweit entspricht das Servolenksystem dem bekannten Stand der Technik.

[0012] Ergänzend hierzu wird nun die Querschleunigung a_{yv} an der Vorderachse des Fahrzeugs bestimmt (wie wird später noch erläutert) und als Korrekturgröße berücksichtigt. Dabei wird zunächst eine amplituden- und fahrgeschwindigkeitsabhängige Verstärkung der Korrekturgröße durchgeführt, bevor diese Korrekturgröße einer Hochpassfilterung mit einer Eckfrequenz in der Größenordnung von 3 Hertz unterworfen wird. Das solchermaßen bearbeitete Signal kann dann noch auf einen Maximalwert, der seinerseits von der Fahrgeschwindigkeit des Fahrzeugs abhängig sein kann, begrenzt werden. Das solchermaßen bearbeitete Signal wird daraufhin dem konventionellen Ansteuerungssignal für den Aktuator (in einer Summationsstelle S) aufgeschaltet. (Anstelle des Elektromotors kann es sich beim Aktuator auch um ein anderes geeignetes sog. Stellglied handeln).

[0013] Was die Ermittlung der Querschleunigung a_{yv} an der die lenkbaren Räder enthaltenden Vorderachse des Fahrzeugs betrifft, so kann diese entweder mittels eines dort geeignet vorgesehenen Sensors gemessen werden oder aus den Signalen eines üblicherweise ohnehin bereits vorhandenen, bspw. im wesentlichen im Bereich des Schwerpunkts des Fahrzeugs bzw. allgemein an einem sog. Messpunkt M im Fahrzeug vorgesehenen Querschleunigungssensors errechnet werden, gemäß folgendem Zusammenhang:

$$a_{yv} = a_{yMP} + (\text{Gierbeschleunigung}) \cdot L_{MP-VA}$$

5 mit

a_{yMP} : Querbesehleunigung im Messpunkt,

L_{MP-VA} : Abstand des Messpunkts von der Fahrzeug-Vorderachse (in Fzg.-Längsrichtung)

10 **[0014]** Es hat sich herausgestellt, dass die Fahrbahn-Rückmeldung für den Fahrer insbesondere mit einer (soweit beschriebenen) Berücksichtigung der Querbesehleunigung erheblich verbessert werden kann. Anstelle der Querbesehleunigung (insbesondere an der Vorderachse) können jedoch auch andere im Fahrzeug vorhandene Signale, die Größen aus dem Fahrwerksbereich des Fahrzeugs sind, als entsprechende Korrekturgröße zur Erzeugung eines syn-

15 thetischen Lenkmoments mittels des soweit beschriebenen Verfahrens herangezogen werden. Beispiele für derartige Signale bzw. Größen sind die Längsbesehleunigung des Fahrzeugs oder die Vertikalbesehleunigung des FahrzeugAufbaus oder der Höhenstand des Fahrzeug-Aufbaus oder die Drehzahl der Fahrzeug-Räder oder das Lenkmoment oder der Schwimmwinkel, wobei dieser vorzugsweise aus anderen Größen errechnet wird, ebenso wie bspw. der Reifenschlupf, der ebenfalls als entsprechende Korrekturgröße verwendet werden kann. Schließlich sei noch darauf hingewiesen, dass durchaus eine Vielzahl von Details abweichend von obigen Erläuterungen gestaltet sein kann, ohne den

20 Inhalt der Patentansprüche zu verlassen.

Patentansprüche

- 25 **1.** Lenksystem für ein Kraftfahrzeug mit einem elektronisch ansteuerbaren Stellglied zur Beeinflussung des für den Fahrer an seiner Lenkhandhabe spürbaren Lenkmoments, insbesondere Servolenksystem mit einem Elektromotor, der ein den Fahrer beim Aufbringen der Lenkkräfte unterstützendes Servomoment direkt einleitet, wobei das Stellglied und insbesondere der Elektromotor unter Berücksichtigung des vom Fahrer aufgebraachten Lenkmoments und des hieraus resultierenden Lenkwinkels sowie zumindest einer vom Fahrverhalten des Fahrzeugs abgeleiteten
- 30 Korrekturgröße geeignet angesteuert wird,
dadurch gekennzeichnet, dass die Korrekturgröße über ein Hochpassfilter oder ein Differenzierglied geleitet berücksichtigt wird.
- 2.** Lenksystem nach Anspruch 1 oder 2, wobei die vom Fahrverhalten des Fahrzeugs abgeleitete Korrekturgröße die
- 35 Querbesehleunigung des Fahrzeugs ist,
dadurch gekennzeichnet, dass die Querbesehleunigung an der die lenkbaren Räder aufweisenden Vorderachse als Korrekturgröße der konventionellen Ansteuerung des Stellglieds, insbesondere Elektromotors, aufgeschaltet wird.
- 3.** Lenksystem nach Anspruch 1,
- 40 **dadurch gekennzeichnet, dass** als vom Fahrverhalten des Fahrzeugs abgeleitete Korrekturgröße zumindest eine der folgenden Größen herangezogen wird:
- Längsbesehleunigung des Fahrzeugs
 - Vertikalbesehleunigung des Fahrzeug-Aufbaus
 - Höhenstand des Fahrzeug-Aufbaus
 - Drehzahl der Fahrzeug-Räder
 - Lenkmoment
 - Schwimmwinkel
 - Reifenschlupf
- 45
- 4.** Lenksystem nach einem der vorangegangenen Ansprüche,
dadurch gekennzeichnet, dass die Korrekturgröße dem Ansteuersignal des Stellglieds, insbesondere Elektromotors, aufgeschaltet wird.
- 50
- 5.** Lenksystem nach einem der vorangegangenen Ansprüche,
dadurch gekennzeichnet, dass die Korrekturgröße in der Höhe beschränkt aufgeschaltet wird.
- 55

EP 1 683 706 A2

6. Lenksystem nach einem der vorangegangenen Ansprüche,
dadurch gekennzeichnet, dass eine fahrgeschwindigkeitsabhängige Verstärkung der Korrekturgröße durchgeführt wird.

5 7. Lenksystem nach einem der vorangegangenen Ansprüche,
dadurch gekennzeichnet, dass eine amplitudenabhängige Verstärkung der Korrekturgröße durchgeführt wird.

10

15

20

25

30

35

40

45

50

55

